

Seemacht Indien? Ein Jahr nach der Veröffentlichung der neuen Marinedoktrin

Lehr, Peter

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit / provided in cooperation with:
GIGA German Institute of Global and Area Studies

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Lehr, P. (2005). Seemacht Indien? Ein Jahr nach der Veröffentlichung der neuen Marinedoktrin. *Indien - Politik, Wirtschaft, Gesellschaft*, 93-113. <https://doi.org/10.11588/ijb.2005.0.1498>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

gesis
Leibniz-Institut
für Sozialwissenschaften

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

Mitglied der

Leibniz-Gemeinschaft

Seemacht Indien?

Ein Jahr nach der Veröffentlichung der neuen Marinedoktrin

Peter Lehr

Die Frage nach der „Seemacht Indien“ wurde schon oft gestellt und kontrovers diskutiert. So glaubten beispielsweise zu Beginn der 1990er-Jahre einige Beobachter, dass sich Indien bis zum Jahr 2000 zu einer solchen entwickeln werde. Einige wagten sogar die Prognose, dass die indische Marine bis dahin einen Hochseekrieg im Indischen Ozean führen – und gewinnen – könne.¹ Diese Prognosen sind nicht eingetreten. Inzwischen haben sich jedoch die innen- und außenpolitischen Rahmenbedingungen Indiens nach dem Ende des Kalten Krieges grundlegend geändert. Ein Jahr nach der Veröffentlichung der langerwarteten indischen Marinedoktrin² im April 2004 ist es daher an der Zeit, die Frage nach einer „Seemacht Indien“ erneut zu stellen. Im Folgenden wird der Artikel die Frage nach der – viel diskutierten – „maritimen Tradition“ Indiens aufwerfen, die geopolitischen und geoökonomischen Interessen Indiens aus einer maritimen Sicht beleuchten und sodann versuchen, auf der Basis der neuen Doktrin und der aktuellen Beschaffungsvorhaben eine Prognose für die nahe Zukunft aufzustellen. Zunächst aber ist es unverzichtbar, den Begriff Seemacht zu definieren.

Sicherlich werden die Leser aus dem Marinebereich dem Verfasser zustimmen, wenn er behauptet, dass Seemacht mehr ist als der bloße Besitz einer Flotte. Seemacht ist auch nicht gleichbedeutend mit der Fähigkeit, einen Seekrieg zu führen. Dies ist sicherlich ein wesentliches Merkmal einer Seemacht, und die Kriegsmarine

¹ Nach Thomas, Raju G.C. (1992): „The Growth of Indian Military Power“, in: Babbage, Ross/Gordon, Sandy (Hrsg.): *India's Strategic Future. Regional State or Global Power?*, New York, S.35-66 (43).

² Diese Doktrin wird in Indien wenig konsistent wahlweise als *naval doctrine* und als *maritime doctrine* bezeichnet. Da sie aber hauptsächlich als Einsatzdoktrin für die indische Flotte konzipiert wurde, sollte sie korrekterweise als *naval doctrine* bezeichnet werden.

ist unbestritten das augenfälligste Instrument einer wie auch immer definierten Seemacht, aber eben nicht das einzige: Weitere technische Ressourcen wie Handelsmarine, Seehäfen, Offshore-Anlagen (Bohrinseln), Fischereiflotte (Küsten- und Hochseefischerei) gehören ebenso dazu wie ‚natürliche‘ Ressourcen in Form submariner Rohstoffe (z.B. Erdöl, Erdgas, Manganknollen) und ‚geopolitische‘ Ressourcen, zum Beispiel Küstenverlauf, ungehinderter Zugang zur See oder strategische Basen. Und dann ist da noch das ‚Humankapital‘ in Gestalt einer seefahrenden Bevölkerung und das ‚kulturelle Kapital‘ in Gestalt einer maritimen Tradition. All diese Faktoren sind integrale Bestandteile einer Seemacht.

In seiner schon fast klassisch zu nennenden Definition des Begriffs identifizierte Alfred Thayer Mahan neben dem Besitz einer Kriegsflotte sechs Charakteristika als „prinzipielle Konditionen, welche die Seemacht von Nationen beeinflussen“: a) geographische Lage, b) geophysikalische Beschaffenheiten (Vorhandensein natürlicher Rohstoffe wie Erdöl, Klima), c) Größe des eigenen Territoriums, d) Bevölkerung, e) Charakter der Bevölkerung und f) Charakter der Regierung.³ Wichtig für Mahan war vor allem auch das Vorhandensein geostrategisch vorteilhaft gelegener Basen in Relation zu den wichtigsten Seehandelsrouten, zum Beispiel am Schnittpunkt zweier Seewege oder in der Nähe maritimer Engstellen.⁴ Ausgehend von Mahan wurden zahlreiche neue Definitionen entwickelt, die in diesem Zusammenhang allerdings nicht von Belang sind, zumal sich der Verfasser ohnehin Mahans klassischer Definition anschließt. Es soll jedoch kurz Admiral Gorshkovs Definition von ‚Seemacht‘ erwähnt werden, der völlig zu Recht auf den Synergieeffekt der verschiedenen Faktoren hinweist:

It is legitimate to consider the sea power of the state as a system characterised not only by the presence of links between its components (military, merchant, fishing, scientific research fleet, etc.) but also by the inseparable union with the environment – the ocean in the mutual relations with which the system expresses its wholeness.⁵

Mahans Definition folgend und unter Beachtung von Gorshkovs Hinweis sollen nun die Fragen nach der „Seemacht Indien“ im Allgemeinen und dem Stellenwert der neuen Marinedoktrin im Besonderen beantwortet werden.

³ Mahan, Alfred Thayer (1987): *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*, Mineola.

⁴ Hattendorf, John (2000): „Alfred Thayer Mahan and American Naval Theory: The Range and Limitations of Mahan’s Thought“, in: Hattendorf, John: *Naval History and Maritime Strategy. Collected Essays*, Malabar FA, S.59-76 (69).

⁵ Gorshkov, Sergei G. (1979): *The Sea Power of the State*, Oxford et al., S.ix.

1 Innenpolitische Perspektive: Perzeptionen und Traditionen

Nach einem Blick auf den Globus erscheint es fast schon müßig, die Frage nach der „Seemacht Indien“ und der Bedeutung der See überhaupt zu stellen, denn die Bedeutung der See – hier der Indische Ozean – ist zumindest für den außenstehenden Beobachter schon allein in geographischer Hinsicht nicht zu übersehen: Wie ein Dolch ragt Indien in den Ozean hinein, der seinen Namen trägt, und teilt dessen Norden in die Arabische See im Nordwesten und den Golf von Bengalen im Nordosten. Die Küstenlinie der Indischen Union von der indo-pakistanischen Grenze an der Arabischen See bis zur Grenze zwischen Indien und Bangladesch am Golf von Bengalen hat eine Länge von rund 6.100 km, dazu kommen noch weitere 1.400 km durch indische Territorien in der Arabischen See – der Lakshadweep-Gruppe – und im Golf von Bengalen – der Andamanen und Nikobaren.⁶ Indien ist durch seine geographische Lage eigentlich förmlich dazu prädestiniert, eine führende Rolle im Indischen Ozean als seinem ureigensten „Heimatgewässer“ zu spielen – nicht nur, was den Namen betrifft. So kommentiert beispielsweise K.R. Singh mit Recht die besondere geostrategische Lage Indiens wie folgt:

Not only does India jut out like a dagger into the heart of the Indian Ocean but in turn is enclosed by its waters and also by four continents: Antarctica in the far south, Africa, Asia and Australia.⁷

H.B. Mishra präzisiert diese Aussage noch, indem er auf den Zusammenhang zwischen Handel und Sicherheitspolitik hinweist:

India is a maritime nation strategically straddling the Indian Ocean, with a substantive seaborne trade. The country's economic well-being is thus very closely linked to our ability to keep our sea-lanes free and open at all times.⁸

Und Rahul Roy-Chaudhury schließlich untermauert diesen Anspruch mit konkreten Zahlen zum indischen Seehandel:

Virtually all of India's foreign trade, some 97 per cent in volume, is transported over the sea; in 1994-95 this accounted for an estimated 20 per cent of GNP. In addition, as much as 80 per cent of India's demand for oil is met from the sea, either carried aboard ships (46 per cent) or extracted from offshore areas (34 per cent) (Roy-Chaudhury 1998: 19).

⁶ Roy-Chaudhury, Rahul (1998): „India“, in: Bateman, Sam/Bates, Stephen (Hrsg.): *Regional Maritime Management and Security* (Canberra Papers on Strategy and Defence No.124), Canberra, S.19-27 (19).

⁷ Singh, K.R. (1998): „India and the Indian Ocean“, in: Foreign Service Institute New Delhi: *Indian Foreign Policy. Agenda for the 21st Century*, Volume 2, Delhi, S.25-35 (25).

⁸ Mishra, H.B. (2000): *Defence Programmes of India*, New Delhi, S.59.

Dennoch ist die Frage nach der „Seemacht Indien“ alles andere als müßig: Wie wir gleich sehen werden, war die indische Marine lange Jahre eher das vernachlässigte „Stiefkind“ innerhalb der indischen Streitkräfte mit regelmäßig dem geringsten Anteil am Verteidigungsbudget. Wenn dem Indischen Ozean aber tatsächlich eine solch überragende Bedeutung für Indien zukäme, hätte sich dies auch in einer konsistenten maritimen Sicherheitspolitik und einer konsequenten Förderung der eigenen Marine niederschlagen müssen.

Nun gibt es in Indien tatsächlich eine Reihe sicherheitspolitischer Spezialisten aus Politik, Militär und Wissenschaft, die seit langem einer „Seemacht Indien“ das Wort reden und dabei gern auf geopolitische Konzepte Mahan'scher Prägung zurückgreifen,⁹ zum Beispiel auf das Konzept der Seeherrschaft (*sea control*).¹⁰ Typischerweise wurde und wird dabei die Behauptung aufgestellt, dass Indien als Hegemonialmacht im Indischen Ozean denselben vom Persischen Golf über die Arabische See bis zum Golf von Bengalen dominieren sollte, etwas seltener wird der Anspruch eines indischen Einflusses bis nach Durban (Südafrika) und Perth (Australien) vertreten.¹¹ Analog zu einem ähnlichen Phänomen zu Beginn des deutschen (Hochsee-)Flottenbaus in der wilhelminischen Ära könnte man diese Gruppe als „Flottenprofessoren“ bezeichnen. Im Gegensatz jedoch zum deutschen Pendant entwickelte sich in Indien kein „Flottenbauverein“ in Form einer auf die Mittelklasse – oder sonst einen Teil der Bevölkerung – gestützten Pro-Marine-Bewegung, und auch in der offiziellen Regierungspolitik fanden die indischen Verfechter einer „Seemacht Indien“ bis vor kurzem keinen Widerhall. Bislang ließ sich aus den diversen Regierungsveröffentlichungen, vor allem aber an den im Vergleich mit den Teilstreitkräften Heer und Luftwaffe geringeren Mittelzuweisungen der indischen Marine als dem *Cinderella Service*,¹² jedenfalls ein nur geringes Interesse Delhis an maritimen Problemstellungen herauslesen: In der Regel erhielt die Marine nach dem Schlüssel 4:2:1 (Heer:Luftwaffe:Marine) bis 2000 lediglich rund vierzehn Prozent des Verteidigungshaushalts.¹³ Das stiefmütterliche Dasein der indischen Marine im Vergleich zur Luftwaffe und besonders zur Armee ließ nicht gerade auf ein wachsendes Interesse Delhis an einer schlagkräftigen Flotte schließen.

⁹ Der indische „Navalismus“ wurde maßgeblich geprägt durch das einflussreiche Werk von Panikkar, Kavalam Madhava (1962): *India and the Indian Ocean. An Essay on the Influence of Sea Power on Indian History*, London.

¹⁰ Christie, D.N. (1995): *India's Naval Strategy and the Role of the Andaman and Nicobar Islands*, Working Paper No.291, Canberra, December, S.7 (mit weiteren Nachweisen).

¹¹ K. Subrahmanyam ist einer der wortreichsten Vertreter dieser Gruppe. Zu einer einführenden Darstellung der vertretenen Positionen mit weiteren Nachweisen siehe zum Beispiel Thomas, Raju G.C. (1992): „The Growth of Indian Military Power“, in: Babage, Ross/Gordon, Sandy (Hrsg.): *India's Strategic Future. Regional State or Global Power?*, New York, S.35-66.

¹² Christie zitiert hier Raju Thomas und R. Tahiliani; siehe Christie 1995: 7.

¹³ Nach Roy-Chaudhury, Rahul (2000): *India's Maritime Security*, New Delhi, S.146, 152.

Die Beobachtung eines mangelnden Interesses am Indischen Ozean korrelierte mit den Ergebnissen der im Rahmen des Forschungsprojekts „Panchayati Raj im Indischen Ozean – Auf dem Weg zu einem System maritimer Sicherheit“ vom Verfasser durchgeführten Interviews mit Vertretern der indischen Marine, der Wissenschaft und der Regierungsbükratie in New Delhi und Chennai (Madras) im August und September 2000. Während dieser Interviews und Roundtable-Diskussionen wurde von allen Befragten bemängelt, dass Indien trotz der immer wieder auftauchenden Seegeltungsansprüche niemals eine maritime Tradition¹⁴ entwickelt habe, sodass sowohl innerhalb der Bevölkerung als auch innerhalb der indischen Regierung jedes maritime Bewusstsein, ja sogar jedes Verständnis für maritime Themen fehle.¹⁵ Eine Ausnahme sei der Versuch einer konsistenten maritimen Sicherheitspolitik durch Premierminister Jawaharlal Nehru in der ersten Dekade nach der Unabhängigkeit gewesen, der jedoch nicht fortgeführt worden sei.¹⁶ Mangelndes maritimes Verständnis konstatierte auch ein Sprecher der Society of Indian Ocean Studies (SIOS) nicht nur den jeweiligen Regierungen in Delhi – gleich welcher Partei – sondern auch der indischen Bevölkerung allgemein, obwohl seiner Ansicht nach der Indische Ozean gerade auch in ökonomischer Hinsicht sehr wichtig sei.¹⁷ Die Wahrnehmung des Indischen Ozeans als eigenständiger Region – das heißt als mehr als ein rein geographisches Konstrukt – sei daher nur schwach ausgeprägt. Da der Indische Ozean zur Zeit – im Gegensatz zu den 1970er- und 1980er-Jahren – nicht mehr als Arena des Machtkampfs zweier Supermächte dient, sondern eher als friedlich im Sinne von „frei von hegemonialen Konflikten“ sei, wurde es zudem als sehr unwahrscheinlich erachtet, dass er in der indischen Außen- und Sicherheitspolitik auf absehbare Zeit eine größere Rolle spielen könnte. Etwas resigniert angesichts dieser ‘Seebblindheit’ schrieb Roy-Chaudhury noch 2000:

Things would perhaps have been different if port cities like Mumbai [Bombay, d. Verf.] or Kolkata [Kalkutta, d. Verf.] had been India’s capital, rather than land-locked Delhi (Roy-Chaudhury 2000: xx).

Wenn man sich mit der jüngeren Geschichte Südasiens nach der Unabhängigkeit Indiens beschäftigt, erkennt man sehr schnell, dass diese „Seebblindheit“ vor allem strategisch-politische Ursachen hatte: Zunächst und vor allem wäre hier der Konflikt um Kaschmir zu nennen, der die Beziehungen zwischen Indien und Pakistan seit der Unabhängigkeit der beiden Staaten vergiftet und zu drei Kriegen sowie zu zahlrei-

¹⁴ Interview mit Commodore Uday Bhaskar, stellvertretender Direktor des Institute for Defence Studies and Analyses (IDSA) in New Delhi am 27.08.2000.

¹⁵ Dies trifft übrigens auch für Pakistan zu; siehe Khokher, M.A.R. (2000): „Maritime Awareness in Pakistan“, in: *Defence Journal*, Oktober 2000, Online-Version: <http://www.defencejournal.com/2000/oct/maritime.htm> (Zugriff am 21.08.2002).

¹⁶ Singh, Jasjit (2000): „Foreword“, in: Roy-Chaudhury, Rahul: *Maritime Security*, New Delhi, S.xiii-xvii (xiii).

¹⁷ Interview am 10.08.2000 bei der Society for Indian Ocean Studies (SIOS), New Delhi.

chen Grenzzwischenfällen *short of war* führte.¹⁸ Dieser Konflikt hat in der sicherheitspolitischen beziehungsweise geostrategischen Perspektive Delhis eine so große Dimension gewonnen, dass praktisch die gesamte indische Sicherheitspolitik von ihm dominiert wird. Diese Ansicht wurde übrigens auch von einigen anderen hochrangigen indischen Gesprächspartnern geteilt, von denen einer sogar unverblümt erklärte, dass sich die indische Außenpolitik auf einen Nenner bringen ließe: eine Blockade Pakistans auf internationaler Ebene.¹⁹ Zum Zweiten besteht eine Rivalität mit der Volksrepublik China um die Führungsposition in Asien beziehungsweise, während des Kalten Krieges, in der Bewegung der Blockfreien. Auch dieser Konflikt kulminierte bereits im Jahr 1962 in einem Krieg,²⁰ dessen Auslöser die noch umstrittene Grenzziehung²¹ zwischen beiden Ländern war. Obwohl sich das Verhältnis beider Staaten wieder etwas entspannt hat, besteht die Rivalität nach wie vor, zumal es zwischen der Volksrepublik – ebenfalls eine Nuklearmacht – und Indiens Erzfeind Pakistan eine „Quasi-Allianz“ gibt. Zum Dritten wird Indien seit Jahren durch Unruhen und Aufstände in seinen unruhigen Nordostprovinzen²² geplagt. Da die dortigen Guerillabewegungen die Nachbarstaaten Myanmar und Bangladesch als Rückzugsgebiete benutzen und damit auch für einen regen Drogen- und Waffenschmuggel sorgen, ist auch dieser Konflikt ein transnationaler, der wiederum die Volksrepublik China als Schutzmacht Myanmars mit einbezieht.²³ Mit anderen Worten: Alle Konflikte, die Indiens Sicherheit direkt bedrohen, lassen sich an der indischen Landgrenze verorten, die vom Arabischen Meer bis zum Golf von Bengalen mit 14.500 km fast doppelt so lang ist wie die Seegrenzen. Es ist daher nicht weiter überraschend, dass sich Delhi vorrangig in diese Richtung orientierte und dabei dem Indischen Ozean nicht nur im übertragenen Sinn sicherheitspolitisch den Rücken zukehrte,²⁴ zumal von ihm in absehbarer Zeit keine Bedrohung ausgehen wird:

¹⁸ Zur Geschichte des Kaschmirkonflikts gibt es mittlerweile eine fast unüberschaubare Zahl von Veröffentlichungen. Zur Einführung siehe zum Beispiel Ganguly, Sumit (1999): *The Origins of War in South Asia. Indo-Pakistani Conflicts Since 1947*, New Delhi/Bombay/Hyderabad.

¹⁹ Vertrauliche Bemerkung am Rande eines Roundtable-Gesprächs bei der Delhi Policy Group (DPG) am 01.09.2000.

²⁰ Siehe dazu Hoffmann, Steven A. (1990): *India and the China Crisis*, Berkeley; aus indischer Sicht Palit, D.K. (1991): *War in the High Himalaya*, London.

²¹ Die so genannte „MacMahon Line“ stammt noch aus der Kolonialzeit. Sie wird von der Volksrepublik nicht anerkannt und ist zudem in kartographischer Hinsicht ungenau.

²² Assam, Arunachal Pradesh, Manipur, Mizoram, Meghalaya, Nagaland und Tripura.

²³ Siehe dazu Mitra, Subrata K./Lehr, Peter/Lehmann, Hendrick (2001): „Autonomie- und Sezessionsbewegungen in Nordostindien“, in: Reiter, Erich (Hrsg.): *Jahrbuch für internationale Sicherheitspolitik 2001*, Hamburg, Berlin, Bonn, S.894-915.

²⁴ So auch Cohen, Stephen P. (2001): *India: Emerging Power*, Washington D.C., S.8, mit weiteren historischen Beispielen.

The Indian Ocean cannot pose a major threat for many years in the future. It is in no one's interest to establish a naval presence here and no useful purpose will be served by deploying such a capability.²⁵

Die von Roy-Chaudhury angemahnte Vernachlässigung des Indischen Ozeans resultiert daher aus einer Priorisierung der geostrategischen Umgebung, in der eben die landbasierten Konflikte überwiegen. Von einer regelrechten „Seebblindheit“ nach Roy-Chaudhury zu sprechen, wäre aus diesem Grund übertrieben.

Indien – übrigens auch die Volksrepublik China – sieht sich hier mit ähnlichen geostrategischen Problemen konfrontiert wie Frankreich und Russland beziehungsweise die Sowjetunion im 19. und 20. Jahrhundert: Im Gegensatz zu einer typischen Seemacht wie Großbritannien sind beziehungsweise waren diese Kontinentalstaaten gezwungen, auch ihre Landgrenzen mit einer starken Landmacht abzusichern, um sich gegen mächtige und feindliche Nachbarn zu schützen. Da diese Bedrohungen in der Regel permanent und meist auch akut waren, standen nur selten genügend Mittel zur Verfügung, um auch eine schlagkräftige Flotte aufbauen zu können. Am rapiden Verfall der einstmals – ab Mitte der 1960er- bis zu Beginn der 1990er-Jahre – so schlagkräftigen Kriegsmarine der Sowjetunion lässt sich leicht demonstrieren, dass die Verfolgung sowohl eines Status als Landmacht als auch eines Status als Seemacht mit enormen finanziellen Anstrengungen verbunden ist, die selbst die Mittel einer Supermacht übersteigen können.²⁶ Heute sind die meisten Einheiten entweder bereits außer Dienst gestellt oder mangels Instandhaltung nicht mehr seetüchtig. Die Flugzeugträger – Symbol der Seemacht par excellence – wurden von den Nachfolgerstaaten der UdSSR, Russland und Ukraine, bereits abgewrackt oder verkauft. Auch Frankreich schafft es nur unter großen Schwierigkeiten, sich eine auf moderne Flugzeugträger gestützte Flotte leisten zu können: die Charles de Gaulle als bislang einziger Träger ihrer Klasse verschlingt bereits fast die Hälfte des Marinebudgets.²⁷ Ein Dritteltstaat, der Indien nun einmal ist, wäre mit diesem Spagat zwischen Land- und Seemacht auf Dauer (finanziell) überfordert, zumal maritime Waffensysteme sehr kostspielig geworden sind. Die „Seebblindheit“ Delhis hat daher auch finanzielle Gründe, die auch eine fiktive Regierung in Bombay – um auf Roy-Chaudhury zurückzukommen – nicht außer Acht lassen könnte.

²⁵ So Dipankar Banerjee in einer E-Mail an den Verfasser und in Banerjee, Dipankar (1997): „The End of the Cold War and Its Effects at the Global, Regional and National Level: The Indian Response“, in: FSI (Hrsg.): *Indian Foreign Policy. Agenda for the 21st Century*, Volume 1, New Delhi, S.86-101 (99).

²⁶ Die USA ist in diesem Zusammenhang eher als typische Seemacht zu werten, da sie keine militärisch bedrohten Landgrenzen hat. Dennoch kann sich die USA als im Gegensatz zur UdSSR ebenso wirtschaftliche Supermacht auch ein eindrucksvolles Heer leisten.

²⁷ So der damalige französische Marineattaché in New Delhi, Fregattenkapitän (Commander) Jean Armand, in einem Gespräch mit dem Verfasser und Frau Maike Tuchner im August 2000.

Nun ist Indien nicht Delhi und Delhi ist nicht Indien. Das soll heißen, dass Entwicklungen in diesem riesigen Land mit einer Bevölkerung von mittlerweile mehr als einer Milliarde Menschen nicht immer synchron verlaufen. Man kann vielmehr trotz der aufgezeigten politischen und strategischen Vernachlässigung der Seeverbindungen ein Entwicklungsgefälle zwischen den indischen Küstenstaaten und den Inlandsstaaten erkennen:

In appreciating the role and position of India within the Indian Ocean Region, it is important to remember that the India, which is an integral part of this region is in fact the more developed part of the country. From the ports of Gujarat in the west all the way to Vishakapatnam, and now even up to Calcutta, peninsular India is the most advanced region of the country. The only economically developed region of India which is not integral to this region is the Punjab-Haryana region, New Delhi's hinterland. [...] Gujarat, Maharashtra, Goa, Karnataka, Kerala, Tamil Nadu and Andhra Pradesh represent some of the most dynamic states of India. Recent evidence suggests that West Bengal and Orissa are also likely to catch up in terms of infrastructure availability, a middle class market, and so on.²⁸

Dieses Entwicklungsgefälle, das dem der chinesischen Küstenstaaten zu den chinesischen Inlandsstaaten ähnelt, ließ sich bereits in den beiden letzten Dekaden des 20. Jahrhunderts statistisch nachweisen, wie Montek Ahluwala darlegt: Seinen Angaben zufolge haben vor allem die Küstenstaaten – abgesehen vom Sonderfall Orissa – von der neuen indischen Wirtschaftspolitik profitiert.²⁹ Während das Wachstum der Binnenstaaten in den untersuchten Zeiträumen 1980/81 bis 1990/91 und 1991/92 bis 1997/98 von einem Mittelwert von 5,42% auf 4,79% sank, stieg er bei der Gruppe der Küstenstaaten von 5,00% auf 6,26% und lag damit deutlich über dem kombinierten Wert von 5,94%. Noch deutlicher wäre das Ergebnis, wenn man das von Naturkatastrophen zurückgeworfene Bundesland Orissa herausrechnet: In diesem Fall läge der Mittelwert der Küstenstaaten sogar bei 6,70%! Die Spanne der jährlichen Wachstumsraten der Binnenstaaten liegt dabei zwischen 2,69% (Bihar) beziehungsweise 3,58% (Uttar Pradesh) und 6,54% (Rajasthan), bei den Küstenstaaten zwischen 3,25% (Orissa) und 9,57% (Gujarat). Wenn man das kombinierte State Domestic Product (SDP) der 14 erfassten Staaten von 5,94% (1991/92 bis 1997/98) zugrunde legt, dann überschreiten dies mit Madhya Pradesh (6,17%) und Rajasthan (6,54%) lediglich zwei der sechs Binnenstaaten, aber immerhin vier der acht Küstenstaaten: Gujarat (9,57%), Maharashtra (8,01%), Tamil Nadu (6,22%) und Westbengalen (6,91%). Gujarat, Maharashtra und Westbengalen belegen auch die ersten drei Plätze der Gesamtliste. Ein vergleichbares Bild ergibt sich auch hinsichtlich des

²⁸ Baru, Sanjaya (1997): „Regional Economic Groupings: The Indian Perspective“, in Singh, Jasjit (Hrsg.): *Bridges Across the Indian Ocean*, New Delhi, S.133-147 (145f).

²⁹ Siehe Ahluwala, Montek S. (2000): „Economic Performance of States in Post-Reforms Period“, in: *EPW* Vol.35, No.19, May 6, S.1637-1648. Allerdings sind die Kapazitäten der größten indischen Häfen Mumbai und Chennai im Vergleich zur asiatischen Konkurrenz – vor allem Singapur – ziemlich unterentwickelt.

SDP-Wachstums pro Kopf der Bevölkerung: Auch hier wiederum fällt der Mittelwert der Binnenstaaten von 3,05% auf 2,60%, während er bei den Küstenstaaten von 3,01% auf 4,02% klettert. Dabei „verdirbt“ erneut das von Katastrophen heimgesuchte Orissa mit einem Rückgang von ohnehin schon mageren 2,38% auf den Tiefstwert von 1,64%, der nur noch von Uttar Pradesh (1,24%) und Bihar (1,12%) unterschritten wird, diesen Mittelwert. Die genannten Staaten Gujarat (7,57%), Maharashtra (6,13%) und Westbengalen (5,04%) bilden auch hier wieder die Spitzengruppe aller 14 Staaten.

Die zwölf großen³⁰ indischen Häfen, darunter Chennai, Mumbai und Visakhapatnam, sind in der Vergangenheit stetig gewachsen und fertigen 75 Prozent des gesamten indischen Außenhandels ab. Von Januar 2004 bis Dezember 2004 erzielten diese Häfen ein Wachstum beim Umschlag von Gütern und Rohstoffen in Höhe von 10,9 Prozent gegenüber 9,9 Prozent für den Zeitraum 2003/04. Auch die Zahl der Schiffe der indischen Handelsmarine ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen. Aktuell verfügt die Handelsmarine über 639 Schiffe mit insgesamt 6,94 Mio. BRT.³¹ Das Wachstum führt dabei auch zu Problemen, da oftmals die Infrastruktur in den und um die Häfen dem Ansturm an Gütern nicht gewachsen ist. Dies gilt vor allem für die Transportwege sowie die Be- und Entladungskapazitäten. Die Regierung in Delhi setzt neben steigenden eigenen Investitionen³² zum Ausbau der Infrastruktur und der Hafenanlagen gezielt auf Investitionen Dritter, um den Umschlag von Gütern effizienter zu machen.

Ahluwala erklärt die hohen „Wunderwachstumsraten“ der Küstenstaaten Gujarat und Maharashtra damit, dass diese beiden Staaten es geschafft haben, eine im Vergleich mit indischen Binnenstaaten moderne Infrastruktur zur Verfügung zu stellen, in der sich die von Delhi eingeleiteten Reformen am besten entfalten konnten (Ahluwala 2000: 1639). Dies trifft nach Meinung des Verfassers auch auf die anderen Küstenstaaten – mit Ausnahme Orissas – zu, die neben der besseren Infrastruktur auch auf eine lange Tradition des Handels mit der Außenwelt zurückblicken können. Gerade diese alten Verbindungen aus der Zeit der Seidenstraße des Meeres über die Arabische See und den Golf von Bengalen hinweg bestehen nach wie vor und werden von den indischen Küstenstaaten auch genutzt. Darauf deutet eine Bemerkung von Sanjaya Baru:

It is recognition of this fact that encouraged Singapore to establish the Singapore-Madras and Singapore-Bangalore corridors. Kerala's links with the Middle East are well known and can be the basis of an even greater degree of two-way economic integration (Baru 1997: 145f.).

³⁰ Die großen Häfen unterscheiden sich von den kleineren Häfen nicht nur durch ihre Kapazitäten, sondern auch dadurch, dass sie von der Zentralregierung gelenkt werden, wohingegen die kleineren Häfen der Kontrolle durch die Bundesstaaten unterstehen.

³¹ Indian Ministry of Shipping, *Annual Report 2003-2004*, New Delhi

³² Im Haushaltsplan sind für den Zeitraum 2005 bis 2006 9,639 Mrd. Rupien für den Transport veranschlagt, gegenüber 6,87 Mrd. für den Zeitraum 2004/05.

Beide Elemente – moderne Infrastruktur und maritime Handelstradition – bieten die besten Voraussetzungen dafür, auch in der Zeit der Globalisierung und Liberalisierung zu prosperieren.

Aus der Perspektive der Küstenstaaten und ihrer Einwohner betrachtet, ist es daher schon seit langem verfehlt, von einer „Seebblindheit“ und dem Nichtvorhandensein einer maritimen Tradition zu sprechen. Die für eine Seemacht so wichtigen Komponenten wie Infrastruktur, Handels- und Fischereiflotte sowie eine maritime Kultur sind auf jeden Fall vorhanden, und wie wir im folgenden Teil sehen werden, hat sich auch die „Seebblindheit“ der Regierung in Delhi mittlerweile zumindest abgeschwächt.

2 Außen- und sicherheitspolitische Perspektive: „Look East“ und „Look West“

Für das indische außen- und sicherheitspolitische Establishment begannen die 1990er-Jahre mit einer Reihe vorwiegend negativer Überraschungen: Zuerst verschwand der wichtigste Verbündete, die Sowjetunion, von der Bildfläche, was ein erneutes Nachdenken über die aktuelle Sicherheits- und Rüstungspolitik erzwang. Danach besiegten die USA mit Hilfe einer internationalen Koalition in wenigen Wochen Saddam Husseins mit Waffen aus vorwiegend sowjetischer Provenienz hochgerüstete Truppen, obwohl der Irak ein „Vietnam in der Wüste“ hätte werden sollen, und läuteten eine Revolution in Military Affairs (RMA) auch bei den indischen Streitkräften ein. Und schließlich begann auch noch die Volksrepublik China als Indiens wichtigster regionaler Rivale, in den Indischen Ozean vorzudringen und Stützpunkte beziehungsweise Horchposten an der Küste von Birma zu errichten. Schwierige Zeiten für ein in vielfacher Hinsicht verunsichertes Indien, das seinen Platz offenbar noch nicht gefunden hatte. Das Ende der zwar unbequemen, aber wenigstens berechenbaren Weltordnung des Kalten Krieges beinhaltet aber nicht nur Risiken, sondern bot auch Chancen für eine grundlegende Neugestaltung der Außenbeziehungen und eine Neubewertung von Allianzen (Singh 2000: 46). In Indien führte dies zur Formulierung einer neuen Außen- und Sicherheitspolitik des „Look East“ und „Look West“ sowie generell zu einer Ausweitung der eigenen Einflussphäre von „Südasiens“ zum „Südlichen Asien“ – unter Einbeziehung des Golfs von Bengalen und der Arabischen See. Vor dem Hintergrund der geostrategischen Veränderungen nach dem Ende des Kalten Krieges zeichnet sich somit eine allmähliche Hinwendung des bislang eher „seeblinden“ Delhis zur See ab beziehungsweise, um diesen neuen Terminus technicus zu benutzen, die Herausbildung einer Maritime Domain Awareness (MDA).

2.1 „Look East“: Südostasien und der asiatisch-pazifische Raum

Aufgrund einer eher introspektiven Wirtschaftspolitik hatte Indien nach einem eigentlich guten Start³³ die Staaten Südasiens lange Jahre vernachlässigt. In sicherheitspolitischer beziehungsweise geostrategischer Hinsicht war diese Vernachlässigung dennoch rational begründet: Delhi ging von der Annahme aus, dass die Volksrepublik China als aufstrebende Macht durch die Allianz der USA und Japan eingehegt werden würde. Zudem sorgten die guten Beziehungen mit Vietnam nach 1975 dazu, dass Delhi über die aktuellen Entwicklungen in der Südchinesischen See informiert blieb. Und schließlich waren da noch Flotteneinheiten der sowjetischen Kriegsmarine, die in der vietnamesischen Basis Cam Ranh stationiert waren. Aus dieser Richtung drohte somit keine unmittelbare ernsthafte Gefahr für die Indische Union.

Nach dem Ende der Sowjetunion und folglich auch der sowjetischen Präsenz in der Region und nach dem Teilrückzug der US Navy infolge der Terminierung des Pachtvertrags für die Marinebasis Subic Bay auf den Philippinen änderte sich die Lage jedoch grundlegend: Diese beiden Entwicklungen im Verbund mit dem wirtschaftlichen Aufschwung in der Volksrepublik China machten es für Beijing nunmehr möglich, bisher nur verbal vertretene Ansprüche auf Seegeltung in die Tat umzusetzen. Mittlerweile ist die People's Liberation Army Navy (PLAN) schon in den Indischen Ozean vorgedrungen und hat Stützpunkte in birmanischen Hoheitsgewässern in der Andamanen-See errichtet, in denen chinesische Kriegsschiffe stationiert werden könnten. Zudem ist die PLAN sehr daran interessiert, Zugang zum neuen pakistanischen Tiefseehafen und geplanten Flottenstützpunkt Gwadar zu erhalten – der ja schließlich auch mit chinesischem Geld gebaut wird: Als erste Tranche des auf insgesamt 1,16 Mrd. US\$ veranschlagten Projekts hat Peking bereits rund 198 Mio. US\$ für die erste Bauphase überwiesen – viermal soviel wie Islamabad – und nochmals 200 Mio. US\$ für den Bau einer Straße, die Gwadar mit Karachi verbinden soll.³⁴ Zur Präsenz chinesischer Kriegsschiffe im Indischen Ozean erklärte der Direktor der PLAN Logistikabteilung, Zhao Nanqi: „We can no longer accept the Indian Ocean as an ocean only of the Indians.“³⁵

Das Vordringen chinesischer Einheiten in die ureigensten Gewässer Indiens hat die indische Marine – quid pro quo – inzwischen mit Flottenmanövern in der Südchinesischen See beantwortet. Die Entsendung von Flotteneinheiten in die Einfluss-

³³ Zum Beispiel mit der Asian Relation Conference 1947, bei der Delhi als Gastgeber auftrat, und Nehrus aktiver Rolle 1955 in Bandung.

³⁴ Siehe dazu Ramachandran, Sudha (2005): „China's pearl in Pakistan's waters“, in: *Asia Times Online*, March 04, 2005.

³⁵ Zitiert nach Maitra, Ramtanu (2004): „India-US Security. All at sea in the Indian Ocean“, in: *Asia Times Online*, January 22, 2004 (siehe im Archiv von *Asia Times Online* unter <http://atimes.com>).

sphäre des jeweils anderen bedeutet natürlich nicht, dass die Marinen beider Kontrahenten bereits in der Lage wären, fern ihrer Heimatbasen eine dauerhafte Präsenz auszuüben. Beiden fehlt nach wie vor die logistische Kapazität dafür. Für Indien aber bedeutet es, dass es eine größere Rolle in Südostasien spielen muss, um seine Interessen zu wahren, zumal in der durch Globalisierung und Liberalisierung der Wirtschaft gekennzeichneten Zeit nunmehr auch handfeste wirtschaftliche Interessen auf dem Spiel stehen.

Eine zielstrebige Neugestaltung der indischen Ostpolitik auch in sicherheitspolitischer Hinsicht ist jedoch bereits im Gange: Der damalige indische Verteidigungsminister George Fernandez beispielsweise sagte im Februar 2001 in einem Interview der *Times of India*, dass Indien seine sicherheitspolitische Verantwortung bezüglich der Seewege im Osten vom Golf von Bengalen über die Südchinesische See bis nach Japan wahrnehmen sollte. Dazu gehört nach Fernandez' Ansicht auch ein entschiedeneres Vorgehen gegen die moderne Piraterie.³⁶ Um China durch eine eigene Containment-Politik in Schach zu halten, bemühte sich Indien recht erfolgreich, neben dem traditionellen Verbündeten Vietnam noch weitere südostasiatische Partner für gemeinsame Flottenübungen zu gewinnen. Mit Indonesien zum Beispiel hat Indien mittlerweile einen Kooperationsvertrag über die Einrichtung einer Kommission zur Koordinierung gemeinsamer Übungen, des Austauschs von Personal und der Lieferung von Rüstungsgütern abgeschlossen.

Eine (institutionalisierte) maritime Kooperation kann durch eine umfassende und gleichberechtigte Beteiligung relevanter und betroffener Staaten bei diplomatisch geschicktem Vorgehen durchaus ein stabilisierender Faktor im Golf von Bengalen und der Südchinesischen See sein. Ein Schritt in die richtige Richtung ist Milan East³⁷ als Plattform für weiterführende maritime vertrauensbildende Maßnahmen zwischen den Anrainern des Golfs von Bengalen. Dieses von Admiral Ramdas, damals Chief of Naval Staff, Indian Navy, entwickelte Idee eines zwanglosen Treffens von subregionalen Marinen wurde unter anderem auch dazu genutzt, vorhandene Befürchtungen von australischer und südostasiatischer Seite bezüglich der Fortress Andaman and Nicobar³⁸ durch Einladungen nach Port Blair zu zerstreuen.³⁹ Ramdas' Idee war bisher recht erfolgreich: An Milan East '99 beispielsweise nahmen neben dem Gastgeber Indien sowohl Einheiten der Marinen Indonesiens, Singapurs und Thailands von südostasiatischer Seite als auch Einheiten der Marinen Bangladeschs und Sri Lankas von südasiatischer Seite teil.⁴⁰ Es besteht hier somit bereits eine niederschwellige sicherheitspolitische Vernetzung der beiden (kontinentalen)

³⁶ Siehe *Times of India* vom 15.02.2001

³⁷ *Milan* ist das Hindi-Wort für „Treffen“.

³⁸ Zu FORTAN siehe Christie, D.N. (1995): *India's Naval Strategy and the Role of the Andaman and Nicobar Islands*, Working Paper No.291, Canberra, December.

³⁹ Siehe Ramdas, L. (1991): „More for Navy“, in: *Frontline*, 20. Dezember, S.7-8.

⁴⁰ Ministry of Defence, Government of India: *Annual Report 1999-2000*, New Delhi o.J. (2000), S.31. Milan East 2005 wurde aufgrund des Tsunami inzwischen abgesagt.

Regionen Südasien und Südostasien in der maritimen Region Golf von Bengalen. Eine aktivere Rolle in Südostasien sollte im übrigen für Delhi nicht nur ein Selbstzweck sein, es verstärkte vielmehr auch das indische Gewicht im ASEAN Regional Forum (ARF), an dem Indien seit 1996 beteiligt ist, und mittelfristig wohl auch die Chancen, endlich in die APEC aufgenommen zu werden – was seit längerem ein wichtiges Ziel der indischen Außenwirtschaftspolitik ist.⁴¹ Trotz der offenkundigen Bedeutung eines sicherheitspolitischen Engagements im ARF für Indiens wirtschaftliche Ziele blieb Delhi dort bisher jedoch weitgehend passiv.⁴²

2.2 „Look West“: Der Persische Golf und Indiens Energiesicherheit

Neben der Politik des „Look East“ hat Indien auch eine neue Politik des „Look West“ ins Leben gerufen, in deren Mittelpunkt die Sicherung des wachsenden indischen Bedarfs an Energie steht. Mit Indiens neuer Westpolitik sind hier die indischen geopolitischen Interessen in der Arabischen See und im Persischen Golf gemeint. Auch hier lässt sich eine Phase vor dem Ende des Kalten Krieges und eine Phase nach dessen Ende unterscheiden. In den Dekaden zwischen der indischen Unabhängigkeit und dem Ende des Kalten Krieges Ende der 1980er-Jahre beschränkte sich das indische außenpolitische Interesse darauf, gute Verbindungen mit den „progressiven“ Anrainern des Golfs aufrechtzuerhalten, um Pakistans Versuche zu vereiteln, eine islamische Front gegen Indien aufzubauen. Besonders erfolgreich war Indien dabei im Falle Omans, des Irak und des Iran – ein gutes Beispiel für Kautilyas Prinzip „Der Feind meines Feindes ist mein Freund“.⁴³ In geopolitischer Hinsicht spielte weder die Arabische See noch der Golf selbst eine bedeutende Rolle – eine Rolle spielten lediglich die Gewässer um Pakistan, für dessen Bekämpfung auch zur See die indischen Flotteneinheiten gerüstet waren.

In der zweiten Hälfte der 1980er-Jahre setzte in Indien jedoch eine allmähliche Liberalisierung der Wirtschaft ein, die seit den 1990er-Jahren, der neuen Ära der Globalisierung, forciert wurde. Dies wiederum resultierte in einem steigenden Energiebedarf der indischen Wirtschaft in Form von Erdöl⁴⁴ und Erdgas aus dem Persi-

⁴¹ Von einigen Gesprächspartnern des Verfassers wird mittlerweile jedoch vehement bestritten, dass die Aufnahme in die APEC ein wichtiges Ziel der indischen Außenpolitik darstellt.

⁴² Bajpai, Kanti (1997): „India's Global Role for the 21st Century“, in: Foreign Service Institute New Delhi: *Indian Foreign Policy. Agenda for the 21st Century*, Volume 1, Delhi, S.3-20 (11f.).

⁴³ So zumindest die übliche Verkürzung der wesentlich komplexeren Definition von Kautilya. Siehe dazu Kautilya (1992): *The Arthashastra. Edited, Rearranged & Translated and Introduced by L. N. Rangarajan*, New Delhi, S.555ff.

⁴⁴ Das renommierte Tata Energy Research Institute geht von einer Vervierfachung des Bedarfs von 1990 bis 2020 aus; siehe Grare, Frédéric (1999): „Energy Security for India“,

schen Golf⁴⁵ – die eigenen Offshore-Vorkommen in der Arabischen See reichen dazu bei weitem nicht aus. Schon heute importiert Indien rund 80 Mio. Tonnen Erdöl jährlich, bis 2020 werden es voraussichtlich rund 150 Mio. Tonnen sein.⁴⁶ Der Golfkrieg 1991 führte Indien vor Augen, wie verletzlich die indische Volkswirtschaft geworden war, denn im Gegensatz zu den Zeiten der Mixed Economy und der Handelsbeziehungen mit der Sowjetunion – ebenfalls ein wichtiger Erdöllieferant – bestand nun eine Abhängigkeit in Bezug auf Erdöl- und Erdgaslieferungen von der Golfregion.⁴⁷ Indiens Energiewirtschaft und -politik war damit, zumindest was Erdöllieferungen betrifft (Grare 1999: 53), zum außen- und sicherheitspolitischen potenziellen Problem geworden,⁴⁸ denn eine Blockade der Straße von Hormuz würde nun auch Indiens Wirtschaft und somit Indiens Interessen treffen. Damit erschien Indiens maritimer Westen erstmals seit den Zeiten der britischen Herrschaft wieder⁴⁹ auf der geopolitischen Agenda.

Nun ist der Persische Golf bekanntlich aus diversen Gründen auch ein Brennpunkt US-amerikanischer Außen- und Sicherheitspolitik. Für Indien bedeutet dies zweierlei: zum einen – in negativer Hinsicht –, dass sich Delhi mit einer fortgesetzten US-amerikanischen Präsenz im Indischen Ozean abfinden muss, zum anderen – in positiver Hinsicht –, dass die indische Marine nicht unbedingt selbst tätig werden muss, um Indiens Interessen zu schützen. Dennoch kommt es wohl nicht von ungefähr, dass die indische Marine ihr bisher recht erfolgreiches Milan-Marineforum vom Golf von Bengalen mittlerweile auch in die Arabische See exportiert hat: Bereits im März 1999 fand in Kochi (Kerala) ein von der indischen Marine veranstaltetes Symposium zur Rolle der Marinen bei der Kriegsführung in Küstengewässern im 21. Jahrhundert statt, an dem neben Delegierten aus Sri Lanka, von den Malediven und Mauritius auch Vertreter Omans und der Vereinigten Arabischen Emirate (UAE) teilnahmen.⁵⁰ Auf diesem Symposium wurde bereits die angesprochene Ausweitung Milans als Milan West in die Arabische See vorbereitet, das im Herbst 2000

in: Chellaney, Brahma (Hrsg.): *Securing India's Future in the New Millenium*, Hyderabad, S.49-80 (52).

⁴⁵ Siehe dazu zum Beispiel Pattanayak, Satyanarayan (2001): „Oil as a Factor in Indo-Gulf Relations“, in: *Strategic Analysis*, Vol.XXV, No.3 (June 2001), S.465-480.

⁴⁶ So Maitra, Ramtanu (2004): „India-US Security. All at sea in the Indian Ocean“, in: *Asia Times Online*, January 22, 2004 (siehe unter <http://www.atimes.com>).

⁴⁷ Pachauri, R.K. (1997): „The Environment-Energy Challenge“, in: Foreign Service Institute New Delhi: *Indian Foreign Policy. Agenda for the 21st Century*, Volume 1, Delhi, S.331-341 (332).

⁴⁸ Singh, K.R. (1997): „Meeting Energy Needs: Domestic and Foreign Policy Options“, in: Foreign Service Institute New Delhi: *Indian Foreign Policy. Agenda for the 21st Century*, Volume 1, Delhi, S.342-361 (361).

⁴⁹ Zu Zeiten des British Raj wurden die britischen Interessen im Persischen Golf von Bombay aus verwaltet.

⁵⁰ Mishra, H.B. (2000): *Defence Programmes of India*, Delhi, S.63.

erfolgreich stattgefunden hat.⁵¹ Aus dem Bereich des Persischen Golfs nahmen Flotteneinheiten Omans und des Iran teil. Zu diesen Ländern hat Indien traditionell gute Beziehungen. Pakistan als „Unruhestifter“⁵² wurde wenig überraschend nicht eingeladen, denn zwischen beiden Ländern besteht eher eine Art von „Kaltm Krieg“ in der Arabischen See.⁵³

Neben Flottenmanövern im Rahmen von Milan West mit anderen Anrainerstaaten der Arabischen See kooperiert die indische Marine zudem auch mit der US Navy – bei den so genannten Malabar Exercises, die seit 1996 regelmäßig stattfinden.⁵⁴ Dies schafft nicht nur Vertrauen zwischen beiden Seestreitkräften, sondern lässt die indische Marine auch direkt an Anstrengungen zum Schutz der Seewege (SLOCs) teilhaben. Die indischen Verteidigungsplaner sind jedoch schon einen Schritt weiter:

As a general comment, I think that pipelines will substitute many SLOCs in the near future. There are already some projects under way between West Asia and India and Southeast Asia and India. This will surely change geopolitics.⁵⁵

Dies wäre sicherlich der Fall, wenn sich diese ehrgeizigen Projekte realisieren ließen. Momentan sieht es jedoch eher danach aus, dass sie aufgrund der exorbitanten Kosten zurückgestellt worden sind.⁵⁶ Stattdessen hat die indische Regierung im Januar 2005 einen Vertrag mit Teheran – respektive der National Iranian Oil Company (NIOC) – über die Lieferung von 7,5 Mio. Tonnen Flüssiggas innerhalb von 25 Jahren von 2009 an abgeschlossen. Das Gesamtvolumen des Vertrags, der auch eine Teilnahme indischer Firmen bei der Erschließung der Erdölfelder von Yadavaran und Jufeyr vorsieht, beläuft sich auf rund 40 Mrd. US\$.⁵⁷ Aber auch hier sieht sich Indien mit dem chinesischen Kontrahenten konfrontiert: Beijing hat mit Teheran einen ähnlichen Vertrag über Erdöl- und Erdgaslieferungen abgeschlossen – mit

⁵¹ Die indische Marine bezeichnet das Symposium vom März 1999 jedoch mittlerweile als „Milan West ‘99“, sodass der Milan-Prozess in der Arabischen See streng genommen bereits ein Jahr früher begonnen hat.

⁵² Einer der Gesprächspartner des Verfassers in Delhi im August 2000 begründete den Erfolg der Regionalisierung im Golf von Bengalen damit, dass der „troublemaker“ dort keinen Einfluss habe.

⁵³ Zu diesem Kalten Krieg und möglichen Lösungswegen siehe Sakhuja, Vijay (2001): „Cold War in the Arabian Sea“, in: *Strategic Analysis*, Vol. XXV, No. 3 (June), S. 371-384.

⁵⁴ Nach dem 11. September 2001 wurde diese Kooperation noch verstärkt und ausgedehnt. Siehe Dikshit, Sandeep (2002): „India, U.S. military think-tanks planning regular interaction“, in: *The Hindu*, 09.04.2002 (Online-Ausgabe: <http://www.hinduonnet.com/stories/2002040903641100.htm>, Zugriff am 09.04.2002)

⁵⁵ Vizeadmiral Menon, während einer Roundtable-Diskussion bei der Delhi Policy Group (DPG) in New Delhi am 01.09.2000 im Rahmen des Panchayati-Raj-Projekts.

⁵⁶ So zum Beispiel Vizeadmiral Menon während einer Roundtable-Diskussion bei der Delhi Policy Group (DPG) in New Delhi am 01.09.2000, der die Idee jedoch befürwortet.

⁵⁷ So Bhadrakumar, M.K. (2005): „India finds a \$40bn friend in Iran“, in: *Asia Times Online*, 11.1.2005 (siehe unter <http://atimes.com>).

einem Volumen von rund 150 Mrd. US\$.⁵⁸ In einer Beziehung gelang es Delhi diesmal, Beijing auszusteichen und dabei auch Islamabad eins auszuwischen: Der inzwischen verstorbene J.N. Dixit als Sondergesandter der indischen Regierung konnte offenbar einen Vertrag aushandeln, welcher der indischen Marine im Falle eines Konfliktes mit Pakistan Zugang zum iranischen Flottenstützpunkt Bandar Abbas gewährleistet – der schließlich mit indischem Geld und indischem Know-how ausgebaut wurde. Auch hier spielt Indien offenbar erfolgreich *tit-for-tat* mit der Volksrepublik China.⁵⁹

2.3 Indiens neue Außenpolitik

Eingangs wurde bereits auf die wirtschaftlichen Disparitäten der indischen Bundesstaaten eingegangen. Diese neuen ökonomischen Muskeln der prosperierenden Küstenstaaten schlagen sich außenpolitisch gesehen auch in der Formulierung eigener immer selbstbewusster vorgetragenen außen- und vor allem außenwirtschaftspolitischen Interessen nieder, die nicht notwendigerweise mit den „offiziellen“ Interessen des Ministry of External Affairs (MEA) oder der Regierung in Delhi übereinstimmen. In diesen Kanon mischen sich auch immer öfter Ansprüche aus den Reihen der indischen Wirtschaft und der entstehenden indischen Mittelschicht ein, was letztlich dazu führen könnte, dass der bislang monolithische Block der indischen offiziellen Außenpolitik in ein ähnliches Miteinander und Gegeneinander von diversen Partikularinteressen zerfällt, wie man es beispielsweise von den USA kennt. Da eine solche Entwicklung den nicht gerade für seine Kreativität bekannten bürokratischen Apparat des Außenministeriums in New Delhi förmlich zu einer Reform zwingen würde, wäre eine solche Entwicklung für eine Modernisierung der indischen Außenpolitik vielleicht sogar segensreich.⁶⁰ Für ein höheres indisches Profil im Indischen Ozean sollte dies auf jeden Fall positiv sein, da die wirtschaftlich erfolgreichen Küstenstaaten im Gegensatz zu Delhi eine maritime Tradition besitzen, die auf den Handel zu Zeiten der Seidenstraße des Meeres zurückgeht. Die Neudefinierung der eigenen Einflussphäre von einem konservativ verstandenen *Südasiens* hin zu einem geostrategisch sinnvolleren *Südlichen Asien* unter Einbeziehung des Mittleren Ostens und der Arabischen See sowie Südostasiens und des Golfs von Bengalen ist ein sehr deutliches Zeichen für ein solches höheres Profil des Indiks, wenn auch begrenzt auf seinen nördlichen Teil. Ein anderes deutliches Anzeichen

⁵⁸ Siehe dazu Afrasiabi, Kafeh (2004): „China rocks the geopolitical boat“, in: *Asia Times Online*, 06.11.2004 (archiviert, siehe unter http://atimes.com/atimes/Middle_East/FK06Ak01.html).

⁵⁹ Siehe dazu Asia-Pacific Center for Security Studies (2004): *Asia's Bilateral Relations. Special Assessment*, Honolulu, S.3-11.

⁶⁰ Siehe dazu zum Beispiel Rana, Kishan S. (1998): „Restructuring the MEA“, in: Foreign Service Institute New Delhi: *Indian Foreign Policy. Agenda for the 21st Century*, Volume 1, Delhi, S.431-445.

für den größeren Stellenwert der maritimen Komponente in der Außen- und Sicherheitspolitik Indiens ist die neue maritime Doktrin im Verbund mit den aktuellen Beschaffungsprogrammen der indischen Marine, denen wir uns nun zuwenden werden.

3 Die neue Doktrin der indischen Marine

Am 26. April 2004 veröffentlichte die indische Marine die erste Marinedoktrin⁶¹ in der Geschichte des unabhängigen Indien. Das 148 Seiten starke Dokument macht deutlich, dass sich die Marine wegbewegt vom früheren Konzept der Verteidigung der eigenen Küsten als Green Water Navy hin zu einer neuen Strategie der *power projection* und des so genannten *littoral warfare*, fern von den eigenen Küsten. Hierbei kommt auf die indische Marine als zukünftiger Blue Water Navy eine Reihe neuer Aufgaben zu, zum Beispiel amphibische Operationen, seegestützte Feuerschläge gegen Landziele, Luftunterstützung – inklusive Rettungseinsätze (combat search and rescue – CSAR) – für die geplante Rapid Mobility Force in Feindesland.

Um die Aufwertung der eigenen Marine zu rechtfertigen, nimmt die neue Doktrin sehr deutlich Bezug auf die Entwicklung der Marinen benachbarter Länder. Neben Pakistans, Malaysias und Singapurs aktuellen U-Boot-Beschaffungsprogrammen⁶² ist es vor allem die Marine der Volksrepublik China (People's Liberation Army Navy – PLAN), die im Blickpunkt des indischen Interesses steht. Hierbei wird vor allem auf den Ankauf außer Dienst gestellter Flugzeugträger australischer und russischer Herkunft hingewiesen, die wertvolle Hinweise auf Konstruktionsdetails für den künftigen chinesischen Flugzeugträger liefern.⁶³ Indiens Marine erwartet mindestens einen solchen Träger spätestens für 2015, sie geht aber letztlich von zwei chinesischen Trägerkampfgruppen aus. Eigene Trägerkampfgruppen seien daher aus indischer Sicht im Falle eines Konflikts mit einer „extraregionalen Macht“ sowohl für Sea Control als auch für Sea Denial unabdingbar.

Die weiteren Aufgaben der indischen Marine reichen von den branchenüblichen diplomatischen Missionen – neben den Flottenbesuchen nun aber auch zum Schutz von Personen indischer Herkunft im Ausland – über die Offenhaltung der Seewege, der Bekämpfung von Piraterie und maritimem Terrorismus sowie konventioneller

⁶¹ Diese wird von indischen Kommentatoren – und der Marine selbst – wahlweise als *naval doctrine* oder *maritime doctrine* bezeichnet. Da die Doktrin jedoch auch zivile Aspekte der Nutzung der Meere umfasst, ist sie eher eine *maritime doctrine*.

⁶² Islamabad hat mit Frankreich einen Rüstungsdeal im Wert von rund einer Milliarde US\$ abgeschlossen, in dessen Zentrum die Lieferung moderner konventioneller U-Boote des Typs Agosta 90B steht. Singapur besitzt bereits U-Boote schwedischer Herkunft, Malaysia hat zwei Boote in Auftrag gegeben, und Myanmar und Thailand prüfen die Einführung von U-Booten zur Zeit.

⁶³ Die innerchinesische Debatte bezüglich Kosten und Nutzen der Einführung von Flugzeugträgern ist jedoch noch nicht abgeschlossen.

Abschreckung regionaler Mächte mit Schwerpunkt Arabische See/Golf von Bengalen bis hin zur strategisch-nuklearen Abschreckung mit Hilfe U-Boot-gestützter Atomwaffen – die zurzeit allerdings noch nicht vorhanden sind. Die Ausweitung der indischen nuklearen Abschreckung zu einer Triade nach US-amerikanischem Vorbild und die ins Auge gefasste Einführung eigener SSBNs⁶⁴ ist neben der Anschaffung eigener Trägerkampfgruppen der zweite interessante Punkt der neuen Doktrin, der vor allem von Indiens Nachbar Pakistan mit Argwohn zur Kenntnis genommen wurde.⁶⁵

3.1 Aktuelle Beschaffungsprogramme

Schon lange gab es Gerüchte um den Ankauf des ehemaligen sowjetischen Trägers Admiral Gorshkov. Am 20. Januar 2004 war es dann nach rund zehn Jahren Verhandlungen endlich soweit: Die damaligen amtierenden Verteidigungsminister Sergei Ivanov (Russland) und George Fernandes (Indien) besiegelten den Ankauf des Trägers im bislang größten Waffenkauf Indiens.⁶⁶ Das 1,5 Mrd. US\$ teure Paket umfasst neben dem Träger selbst auch 28 MiG-29K, 6 Kampfhubschrauber Kamov-31, Torpedorohre und Raketensysteme. Streitpunkt bis zum Schluss war das russische Beharren auf der Durchführung von Modernisierungs- und Umrüstungsmaßnahmen in der Servmash-Werft in Severodvinsk. Gemäß dem Vertrag sollen nun fast zwei Drittel dieser Arbeiten dort durchgeführt werden, was weitere Kosten in Höhe von 700 Mio. US\$ nach sich zieht.

Die voraussichtlich in der neuen Marinebasis Karwar beheimatete Admiral Gorshkov (der indische Name steht noch nicht fest) soll 2008 Indiens letzten Flugzeugträger INS Viraat ablösen und somit verhindern, dass eine „Flugzeugträgerlücke“ entsteht. Das geplante Air Defence Ship (ADS) als eigene „kleine Trägerlösung“ ist noch nicht in Sicht⁶⁷ und die prohibitiven Kosten für eine „große Trägerlösung“ in Gestalt eines nuklearbetriebenen Trägers ähnlich der französischen Charles-de-Gaulle-Klasse lassen eine solche auch für die mittelfristige Zukunft illusorisch erscheinen. Insofern scheint der Ankauf der Gorshkov aufgrund des Alters des Schiffs und der hohen Umbau- und Umrüstungskosten zwar keine ideale

⁶⁴ SSBN = submarine ballistic missile, nuclear-powered.

⁶⁵ Zum nuklearen Aspekt gleich mehr.

⁶⁶ Mehr Informationen zum Träger – inklusive Zeichnungen und Modelle für das Aussehen des Schiffes nach dem Umbau – finden sich auf der Website von [bharat-rakshak.com](http://www.bharat-rakshak.com) (eine inoffizielle Marineseite): <http://www.bharat-rakshak.com/NAVY/Gorshkov.html> (Zugriff am 25.03.05).

⁶⁷ Optimisten gehen von 2012 als Jahr der Indienststellung des rund 30.000/35.000 metrische Tonnen großen Air Defence Ship aus, die Kiellegung soll demnächst stattfinden. Siehe dazu die Informationen unter <http://www.bharat-rakshak.com/NAVY/ADS.html> (Zugriff am 25.03.05).

Lösung zu sein, aber von drei Optionen wohl die realistischste und am wenigsten schlechte.

Neben dem Träger laufen der indischen Marine in den nächsten Jahren weitere moderne Einheiten zu, entweder ebenfalls aus russischer Herkunft oder auf der Basis eigener Entwicklungen:

- Letztes Jahr wurde unter dem Namen INS Tabar in St. Petersburg die dritte Stealth-Fregatte des Typs Krivak-III (indische Bezeichnung: Talwar-Klasse) in Dienst gestellt. Diese Einheiten sind unter anderem mit Klubflugkörpern zur See- und Landzielbekämpfung ausgestattet.⁶⁸
- Die Indienststellung der ersten Korvette des Typs 28 ASW wird für das nächste Jahr erwartet.
- Von diesem Jahr an (voraussichtlich) sollen in Bombays Mazagon-Werft drei Zerstörer der Bangalore-Klasse als Nachfolger der Delhi-Klasse gebaut werden (Projekt 15A).⁶⁹ Zur Zeit besitzt die indische Marine drei Zerstörer der modernen Delhi-Klasse und fünf Zerstörer der Kashin-II-Klasse (indische Bezeichnung: Rajput-Klasse).
- Das Typschiff der Projekt-17-Fregatten, INS Shivalik, soll im Laufe des Jahres in Dienst gestellt werden. Ein weiteres befindet sich bereits im Bau, die Kielllegung für die dritte (und letzte) Fregatte dieser Klasse wird für dieses Jahr erwartet.⁷⁰

Die indische Marine befindet sich mithin unter dem Eindruck der Revolution in Military Affairs (RMA) in einer Zeit des Umbruchs: Obwohl sie bezüglich der Zahl ihrer Einheiten schrumpft, nimmt ihre Kampfkraft beständig zu, und sie entwickelt sich zielstrebig von einer Green Water Navy, optimiert auf die Seekriegsführung im Küstenvorfeld, hin zu einer veritablen Blue Water Navy – einer Hochseeflotte mit modernen Waffensystemen und einer modernen Doktrin. Dies spiegelt sich auch in der Vision des neuen Oberbefehlshabers der indischen Marine wider.

3.2 Die Zukunft: Network-Centric Force und SSBNs

Am 31. Juli 2004 übergab der scheidende Chief of the Indian Navy, Admiral Madhvendra Singh, das Kommando an seinen Nachfolger, Admiral Arun Prakash. Admiral Prakash sieht seine Prioritäten für die kommenden Jahre unter anderem a) in der

⁶⁸ Weitere Informationen zu dieser Klasse unter <http://www.bharat-rakshak.com/NAVY/Talwar.html> (Zugriff am 25.03.05).

⁶⁹ Informationen zu dieser Klasse ebenfalls auf der angesprochenen Website unter dem Link <http://www.bharat-rakshak.com/NAVY/Bangalore.html> (Zugriff am 25.03.05).

⁷⁰ Informationen dazu unter <http://www.bharat-rakshak.com/NAVY/Project17.html> (Zugriff am 25.03.05).

Hinführung der indischen Marine zu einer „network-centric force“ und b) in der Einführung nuklearbetriebener U-Boote, vor allem von SSBNs, in die Flotte als Teil der indischen Abschreckung.

Was Prakashs Vision der indischen Marine als „network-centric force“ betrifft, zielt sie auf den Aufbau eines Realzeit-Informationsverbunds von Kriegsschiffen, U-Booten, Flugzeugen und Landbasen durch einen auf militärische Satelliten gestützten Datenlink ab. Sensordaten, Radarpeilungen und andere Echtzeitinformationen sollen somit ohne Zeitverzug beispielsweise von Kriegsschiffen an Langstreckenflugkörper, abgefeuert von Landbasen – oder U-Booten –, weitergegeben werden können, um zeitkritische Ziele effektiver bekämpfen zu können. Erforderlich für dieses geplante *digital tactical space view* ist der erwähnte militärische Satellit, der von den indischen Teilstreitkräften inklusive diverser indischer Geheimdienste gemeinsam genutzt werden soll. Ein solcher Satellit könnte frühestens in zwei Jahren bereitstehen.

Admiral Prakashs zweiter Schwerpunkt ist eigentlich nicht neu: In Gestalt des Advanced Technology Vessel (ATV) geistert die Vision eines eigenen nuklearbetriebenen U-Boots aus indischer Produktion schon lange durch die einschlägige Literatur. Die Kiellegung wurde wegen der enormen damit verbundenen technischen Schwierigkeiten wiederholt verschoben, sodass in naher Zukunft mit einem solchen Boot nicht gerechnet werden kann.⁷¹ Interessant jedoch ist, dass sich Admiral Prakash bei dieser Gelegenheit strikt weigerte, die Gerüchte um den angeblich bevorstehenden Ankauf zweier russischer U-Boote der Akula-Klasse (Typ 971) zu kommentieren – genauso wenig übrigens die Existenz von Nuklearwaffen an Bord indischer Kriegsschiffe. Sollten diese U-Boote tatsächlich beschafft werden, dann wäre es wahrscheinlich, dass sie mit Flugkörpern des Typs Novator 3M-54E1 Klub-S (SS-N-27) ausgerüstet werden würden (Reichweite rund 300 km). Für die indische Marine wäre eine solche Beschaffung durchaus sinnvoll: Sie würde wertvolle Erfahrungen im Betrieb nuklearbetriebener moderner U-Boote machen, und sie könnte die Ausweitung der indischen nuklearen Abschreckung zu einer nuklearen Triade nach US-amerikanischem Muster vorbereiten.

4 Ausblick

Zum jetzigen Zeitpunkt ist Admiral Prakashs Zukunftsvision noch mit vielen Konjunktiven verbunden: Wenn der Satellit in zwei Jahren verfügbar ist, dann könnte die angepeilte „network centric force“ aufgebaut werden, und wenn SSBNs – entweder gekauft/geleast oder aus eigener Produktion – der Flotte zulaufen, dann könnte eine nukleare Triade ins Auge gefasst werden. Diese Vision setzt jedoch eines stillschweigend voraus: dass der wirtschaftliche Aufschwung in Indien weiterhin so rasant verläuft wie jetzt. Ohne entsprechende „ökonomische Muskeln“ sind die angedachten „militärischen Muskeln“ nicht finanzierbar. Wenn aber alles so verläuft

⁷¹ Die Kiellegung wurde jedoch gerade von Ende 2007 auf Ende 2005 vorverlegt.

wie von indischen Politikern geplant, dann wird sich die indische Marine in der nächsten Dekade zielstrebig zu einem Machtfaktor im Indischen Ozean entwickeln – zumindest in dessen nördlichem Bereich, Arabische See und Golf von Bengalen. Die für das Jahr 2000 bereits vorhergesagte Fähigkeit, einen Hochseekrieg im gesamten Indischen Ozean oder gar in der Südchinesischen See führen und gewinnen zu können, bleibt jedoch – mit nur einem Träger und ohne ausreichende Logistik – noch auf absehbare Zeit Fiktion.